Ontwikkeling Zeecruise Amsterdam in relatie tot ‘Sprong over Het IJ’



Port of Amsterdam
port of partnerships

PASSENGER TERMINAL AMSTERDAM

Centraal Nautisch Beheer
Noordzeekanaalgebied

Gemeente Amsterdam

17 december 2016

Samenvatting

Amsterdam is een belangrijke bestemming voor de zeecruise in Noordwest Europa.
De markt voor zeecruise groeit mondiaal en in onze regio sterk. Bij Passenger Terminal Amsterdam (PTA) kunnen maximaal zo'n 175 schepen worden geaccommodeerd, een aantal dat naar verwachting in 2024 wordt bereikt. Een extra terminal is vanaf 2024 nodig om de groei van de zeecruise in Amsterdam te accommoderen.

Er wordt immers tot 2030 een jaarlijkse groei van ruim 4% verwacht in het aantal zeecruise-schepen dat Amsterdam aandoet. De nieuwe zeesluis maakt vanaf eind 2019 de komst van de nieuwste en grootste zeecruiseschepen naar Amsterdam mogelijk; deze schaalvergroting zorgt voor een jaarlijks verwachte groei in passagiers van 7%.

De gemeente Amsterdam is in 2015 gestart met het project "Sprong over Het IJ", met als doel de verbinding tussen Amsterdam-Noord en het Centrum te verbeteren. De mogelijke opties voor nieuwe en/of verbeterde oeververbindingen zijn de aanleg van bruggen en/of tunnels, het optimaliseren van het netwerk van veren en een optimalisatie van de nieuwe Noord-Zuid metrolijn.

Wanneer gekozen wordt voor het aanleggen van bruggen heeft dat impact op de scheep-vaart en in het bijzonder op de zeecruise. PTA, de gemeente Amsterdam en Havenbedrijf Amsterdam (HbA) hebben gezamenlijk onderzoek gedaan naar de doorontwikkeling van de zeecruise bij de aanleg van een of twee bruggen over Het IJ. In het onderzoek is de impact van een gehele of gedeeltelijke verplaatsing van de zeecruise-activiteiten naar een locatie buiten het centrum in beeld gebracht. Hierbij zijn op basis van de quick scan aanvankelijk drie mogelijke locaties voor een nieuwe terminal onderzocht. Later is daar nog één locatie aan toegevoegd. Het onderzoek heeft geleid tot de voorlopige voorkeur voor twee locaties, één bij de Achtersluispolder in Zaanstad aan de noordelijke kant van het Noordzeekanaal en één in de Coenhaven aan de zuidkant van het Noordzeekanaal.

De verschillende oplossingen zijn afgezet tegen de autonome ontwikkeling, waarbij de PTA met de voorspelde groei tot 2030 extra capaciteit nodig zal hebben. Het onderzoek heeft bovendien de milieu- en economische effecten in beeld gebracht.
De economische effecten zijn berekend aan de hand van directe, indirecte en afgeleide effecten voor de verschillende scenario's van een gehele of gedeeltelijke verplaatsing van de zeecruise activiteiten.

Komen er geen zeecruise belemmerende oeververbindingen dan groeit de economische impact van de zeecruise voor Amsterdam van € 99 miljoen aan bestedingen in 2015 naar € 222 miljoen bestedingen in 2030. In arbeidsplaatsen uitgedrukt groeit het belang van de zeecruise van 839 banen in 2015 naar 1.495 banen in 2030. Dit zijn directe, indirecte en afgeleide effecten bij elkaar opgeteld.

Indien door de komst van één of twee bruggen de zeecruise naar een voor de rederijen gunstige locatie ten westen van de brug(gen) wordt verplaatst, dan kan de economische impact van de komst van bruggen op de cruisevaart beperkt blijven tot het verlies van circa 15 luxe cruisesschepen (7% aantal schepen en 1,5% van aantal passagiers) in 2030. Dit betekent een verlies van € 10 miljoen aan economische impact en een klein aantal arbeidsplaatsen.

Worden bij de komst van een belemmerende brug de zeecruise activiteiten niet verplaatst, dan gaat de zeecruise voor de Amsterdamse haven verloren. Dit kan neerkomen op een jaarlijks jaarlijkse afname van € 222 miljoen aan bestedingen (peil 2030) in Amsterdam en 1.495 banen (peil 2030).

De ontwikkeling van een vervangende terminal met twee ligplaatsen bij de Achtersluispolder in Zaanstad vergt een investering van € 137 miljoen. Een vervangende terminal in de Coenhaven met twee ligplaatsen vergt een investering van €170 miljoen.
De bedragen zijn inclusief risico-opslagen maar exclusief verwervingskosten, eventuele bedrijfsverplaatsingen en kosten voor aansluiting op en aanpassing van de lokale infrastructuur.

Overige opties, waaronder de concentratie van drie kades ten behoeve van zeecruise op één locatie, dienen nog nader te worden uitgewerkt. Tevens dient er nog verdere studie plaats te vinden naar mogelijk andere alternatieve locaties.

Inhoudsopgave

Samenvatting **2**
Inhoudsopgave **4**
1. Inleiding **5**
2. Doel **7**
3. Werkwijze **7**
4. Uitgangssituatie **8**
4.1 Businessmodel PTA 8
4.2 Capaciteit PTA 8
4.4 Sluis 10
4.5 Marktontwikkeling en toekomstperspectief zeecruise 10
4.6 Quickscan doorgroei zeecruise 14
5. Onderzoeken **15**
5.1 RHDHV | Locatiestudies 15
5.2 Deloitte Economische impact en referentiestudie 18
6. Scenario's **21**
6.1 Nulscenario: autonome ontwikkeling 21
6.2 Scenario 1: Javabrug 21
6.3 Scenario 2: Stenenhoofdbrug met klep zeecruise 22
6.4 Scenario 3: Stenenhoofdbrug zonder klep zeecruise 22
6.5 Scenario conclusie 22
7. Conclusies **23**
8. Aanbevelingen **25**
Bijlage **26**
Bijlage 1: Bruggen over het IJ: Referentiestudie- Deloitte Real Estate 26
Bijlage 2: Bruggen over het IJ: Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart- Deloitte Real Estate & Partnerschips 26
Bijlage 3: Uitbreidingslocatie Zeecruiseterminal Amsterdam- HaskoningDHV Nederland B.V. (incl. bijlagen) 26

1. Inleiding

In de Havenvisie 2030 van het Havenbedrijf Amsterdam wordt de zeecruisemarkt zowel mondiaal als binnen Europa en Nederland als een groeimarkt gezien. Zowel het aantal als de omvang van schepen zal blijven toenemen. De Amsterdamse havenregio is verreweg de belangrijkste zeecruisebestemming van Nederland en één van de top-tien bestemmingen in Noordwest Europa. Tot 2030 wordt door HbA voor Amsterdam een groei verwacht van het aantal bezoekende zeecruiseschepen ('calls') van 134 in 2015 naar 250 in 2030 en een stijging van het aantal passagiers van 280.000 in 2015 tot 770.000 in 2030. Het Havenbedrijf verwacht dat bij een constante groei in 2024 de maximale capaciteit van de huidige passagiersterminal (PTA) met zo'n 175 calls zal zijn bereikt. Om de groei na 2024 te kunnen faciliteren zou dan dus additionele capaciteit in de vorm van een tweede terminal beschikbaar moeten zijn. In de autonome situatie zou het Havenbedrijf in 2020 starten met de voorbereidingen hiertoe.

De aanleiding om het onderzoek naar de ontwikkeling zeecruise al in 2016 op te pakken komt voort uit de urgentie van verbetering van de IJ-oeververbindingen. Amsterdam groeit, de druk op de stad neemt toe. Er is grote behoefte aan woningbouwlocaties en ruimte voor andere stedelijke functies en voorzieningen. Het Actieprogramma Woningbouw (2014) voorziet in 5.000 nieuwe woningen per jaar. In het verlengde daarvan heeft de bestuurs-opdracht Ruimte voor de Stad (maart 2015) geleid tot het beleidsdocument Koers 2025 waarin is aangegeven waar de ruimte voor de stedelijke ontwikkeling kan worden gevonden. Duidelijk is dat Amsterdam Noord een belangrijke 'leverancier' van die benodigde ruimte zal zijn. Tot 2030 zullen hier alleen al zo'n 20.000 woningen worden gerealiseerd. Dit vereist een substantiële en structurele verbetering van de verbindingen met de stad ten zuiden van Het IJ.

De onstuimige groei van Amsterdam-Noord (o.a. op Overhoeks, NDSM werf en Buiksloterham) heeft de afgelopen jaren al tot een zodanig sterke toename van het gebruik van de veren geleid dat maatregelen niet kunnen uitblijven. Voor de korte termijn wordt ingezet op extra capaciteit van de veren. Met het project Sprong over Het IJ wordt onderzocht welke mogelijkheden er naast intensivering en optimalisering van de veren zijn om de oevers van Het IJ van vaste verbindingen te voorzien en bestaande/nieuwe verbindingen beter te benutten. Daarbij gaat het over één of meer bruggen of tunnels of een combinatie hiervan. Mogelijke brugverbindingen zijn de "Javabrug" aan de Oostzijde van Het IJ en de 'Stenenhoofdbrug' aan de Westzijde. Het is evident dat de eventuele komst van bruggen een groot effect heeft op de zeecruisevaart.

INVOEGEN ILLUSTRATIE TWEE LOKATIES BRUG (Amsterdam levert aan)

Om deze effecten in beeld te krijgen heeft het college bij het principebesluit "Sprong over Het IJ" in december 2015, besloten nader onderzoek naar de ontwikkeling van de zeecruise te doen. Dit onderzoek bouwt voort op de Quickscan Doorgroei Zeecruise (februari 2016).

Havenbedrijf/PTA en gemeente hebben gezamenlijk onderzocht wat de te verwachten gevolgen in verschillende scenario's zijn. Daarbij zijn de brugvarianten beperkt tot de Javabrug en de Stenenhoofdbrug. Als basis wordt de autonome ontwikkeling zonder brug-verbindingen gehanteerd: het zogenaamde nulscenario. De effecten van scenario's met brugvarianten zijn hiertegen afgezet.

Het feitelijk onderzoek is uitbesteed aan Deloitte voor wat betreft een referentiestudie en de economische impact. In de referentiestudie is mondiaal gezocht naar lessen en ervaringen die van andere steden geleerd kunnen worden waar het over bruggen en zeecruiseschepen in een haven gaat. De impactstudie heeft gekeken naar de gevolgen van de diverse brugvarianten op de economische waarde voor en de werkgelegenheid in Amsterdam.

Royal Haskoning DHV heeft in opdracht de alternatieve locaties voor een 2e of geheel te verplaatsen zeecruiseterminal onderzocht. op ruimtelijke inpasbaarheid , infrastructuur en milieuaspecten. Daarnaast is er door hen een kostenraming gemaakt voor de bouw van een terminal op de diverse locaties.

Deze rapportage bevat een samengevat verslag van de uitkomsten van beide onderzoeken die als bijlage zijn toegevoegd. Op basis daarvan wordt een aantal waarschijnlijke conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

Noot: Recent is veel te doen over drukte in het stadscentrum (Stad in Balans), de contributie hieraan door de zeecruise en verplaatsing van de PTA. Dit aspect behoort niet tot de bestuurlijke opdracht Onderzoek Ontwikkeling Zeecruise en maakt derhalve géén onderdeel uit van het onderzoek.

2. Doel

In het op 2 juni 2016 bestuurlijk geaccordeerde Plan van Aanpak Haalbaarheidsonderzoek Ontwikkeling Zeecruise is de volgende doelstelling opgenomen:

"Het in detail en onderbouwd aangeven welke economische, financiële, ruimtelijke en maatschappelijke consequenties er zijn voor Passenger Terminal Amsterdam (PTA), Havenbedrijf Amsterdam (HbA) en de gemeente Amsterdam (stad) indien er één of twee brugverbindingen over het IJ komen, die de huidige ongehinderde doorvaart van zeecruise schepen naar de PTA zouden belemmeren. Dit alles afgezet tegen de situatie waarin er géén brugververbindingen komen en HbA/PTA te zijner tijd wel maatregelen moeten nemen om de groei van de zeecruise te kunnen accommoderen".

Het haalbaarheidsonderzoek verschaft derhalve inzicht in de effecten van de eventuele aanleg van één of meer bruggen op de zeecruise naar Amsterdam ten opzichte van het nulscenario waarbij de bruggen achterwege blijven en de autonome groei geaccommodeerd wordt.

Op deze wijze wordt oorzaak en gevolg inzichtelijk gemaakt zodat op basis hiervan in principe ook duidelijkheid ontstaat ten aanzien van de (financiële) verantwoordelijkheid voor de gevolgen van de verschillende scenario's.

3. Werkwijze

Gelet op het belang van de gemeente als opdrachtgever voor "Sprong over Het IJ" en het specifieke belang van het HbA/PTA, is het onderzoek door de gemeente en HbA/PTA gezamenlijk gedaan. Dat geldt in principe voor alle in- en externe activiteiten en opdrachten.

Een uitzondering hierop is het onderzoek dat HbA/PTA door Deloitte Financial Advisory Services BV heeft laten uitvoeren naar de economische effecten van verschillende scenario's op de zeecruisebusiness in Amsterdam. Hiervoor geldt dat HbA (ook namens PTA) in verband met een eventuele schadeclaim ongebonden en zelfstandig opdrachtgever wilde zijn.
Het onderzoek van Deloitte is wel volledig transparant uitgevoerd en is als zodanig ook onderwerp van bespreking geweest in de werkgroep Ontwikkeling Zeecruise.

Bestuurlijk opdrachtgevers voor het onderzoek zijn de wethouder Ruimtelijke Ordening en de wethouder Economie, Zeehaven en Deelnemingen.

Ambtelijk opdrachtgevers zijn de directeur Ruimte en Duurzaamheid, de directeur EZ en namens het Havenbedrijf Amsterdam de COO HbA.

Voor de uitvoering van de haalbaarheidsstudie hebben de gemeente Amsterdam en het Havenbedrijf Amsterdam een gezamenlijke werkgroep in een duaal trekkerschap geformeerd.

4. Uitgangssituatie

4.1 Businessmodel PTA

PTA is 100% eigendom van Havenbedrijf Amsterdam. PTA is in deze studie de combinatie van de activiteiten (Waterkant BV) die in het gebouw (PTA) worden ontplooid. Beiden zijn 100% eigendom van Havenbedrijf Amsterdam. Waterkant verkrijgt inkomsten uit enerzijds de afdracht door rederijen per passagier die gebruik maakt van PTA als aankomst of vertrek-locatie en anderzijds door de locatie te verhuren voor evenementen/congressen. HbA kent hiernaast nog zeehavengeld per zeecruiseschip als inkomstenbron.

4.2 Capaciteit PTA

De huidige passagiersterminal heeft een capaciteit van 160-190 (gemiddeld) 175 schepen. Door piekbelasting in het hoogseizoen (zomer) moeten soms schepen uitgeplaatst worden naar een tijdelijk beschikbare kade elders in de havenregio. In 2015 bezochten 134 schepen, met in het totaal 280.000 passagiers de PTA. Het grootste schip dat op dit moment bij de PTA kan worden afgehandeld is de MSC Splendida met een lengte van 333 meter.

De PTA heeft een (in 2016 nog verlengde) kadelengte van 630 m. Dit betekent dat op dit moment in principe alle gangbare cruiseschepen bij de PTA kunnen aanmeren.
Er kan ook een combinatie worden gemaakt van 2 of 3 kleine(re) schepen. De capaciteit van deze kade is op dit moment net aan voldoende om ieder schip dat door de sluis komt, en de draaicirkel kan maken, te kunnen accommoderen. Echter met de verwachte groei én de komst van de nieuwe zeesluis is meer kade- en terminalcapaciteit nodig.

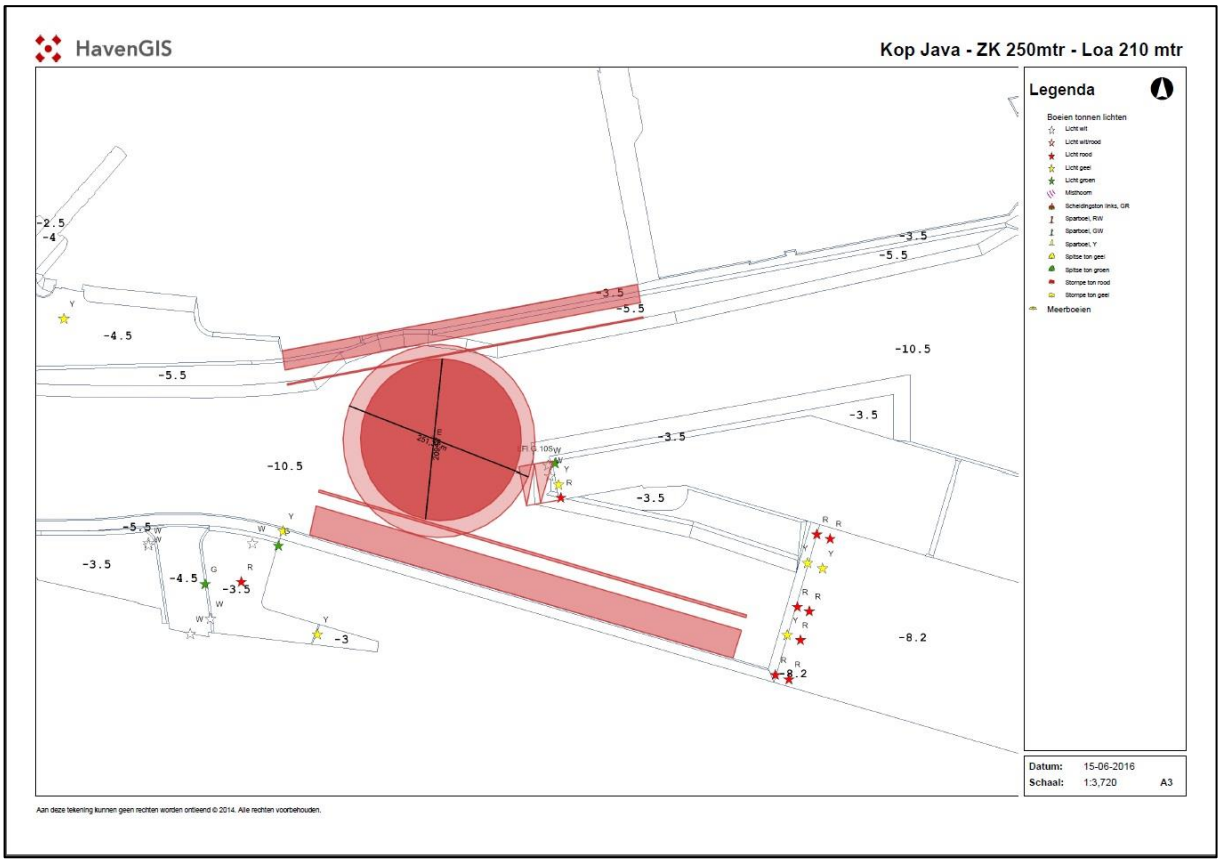
4.3 Capaciteit draaicirkels PTA

Er zijn nu twee draaicirkels (zwaaikommen) in Het IJ. Schepen hebben een zwaaikom in de nabijheid van de terminal nodig om ervoor te zorgen dat ze zowel de heen als de terugreis over het kanaal voorwaarts kunnen varen.
De grote zwaaikom is gesitueerd ten noorden van het Javaeiland en ten oosten van de beoogde locatie van de Javabrug . Schepen tot 340 meter lengte kunnen hier zwaaien, op dit moment voldoende voor alle schepen die Amsterdam als bestemming kunnen aandoen. Voor de nieuwste generatie zeecruiseschepen met een lengte van ca. 360 meter zou de zwaaikom vergroot/uitgebaggerd moeten worden. Deze schepen zullen echter naar verwachting elders geaccommodeerd moeten worden gezien de logistieke beperkingen van de PTA voor de snelle passagiersafhandeling van een schip met 4 tot 6 duizend passagiers..

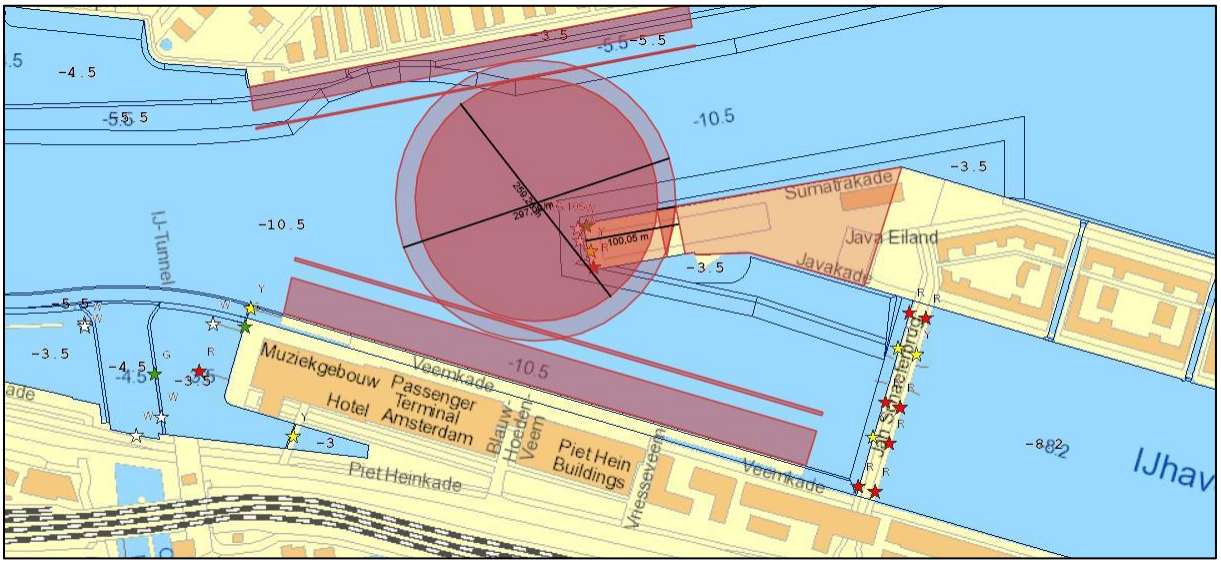
Bij de aanleg van een Javabrug zonder beweegbaar deel voor de zeecruise is de grote ‘zwaaikom’ ten noorden van het Javaeiland uiteraard niet meer bruikbaar.

De kleine zwaaikom is gesitueerd ten westen van Kop Javaeiland direct voor de PTA en biedt zwaairuimte aan schepen tot 210 meter lengte. Deze kleine draaicirkel vergroten zou kunnen middels het afgraven van Kop Java. Indien dit over een lengte van 100 meter zou geschieden, dan biedt dat de mogelijkheid aan schepen tot maximaal 260 meter lengte om daar te keren. In 2015 is 29 % van de schepen al langer dan 260 meter, dit zal groeien naar 59% in 2030. Het percentage passagiers dat in dit scenario niet meer door PTA afgehandeld kan worden stijgt van 51% in 2015 naar 84% in 2030.

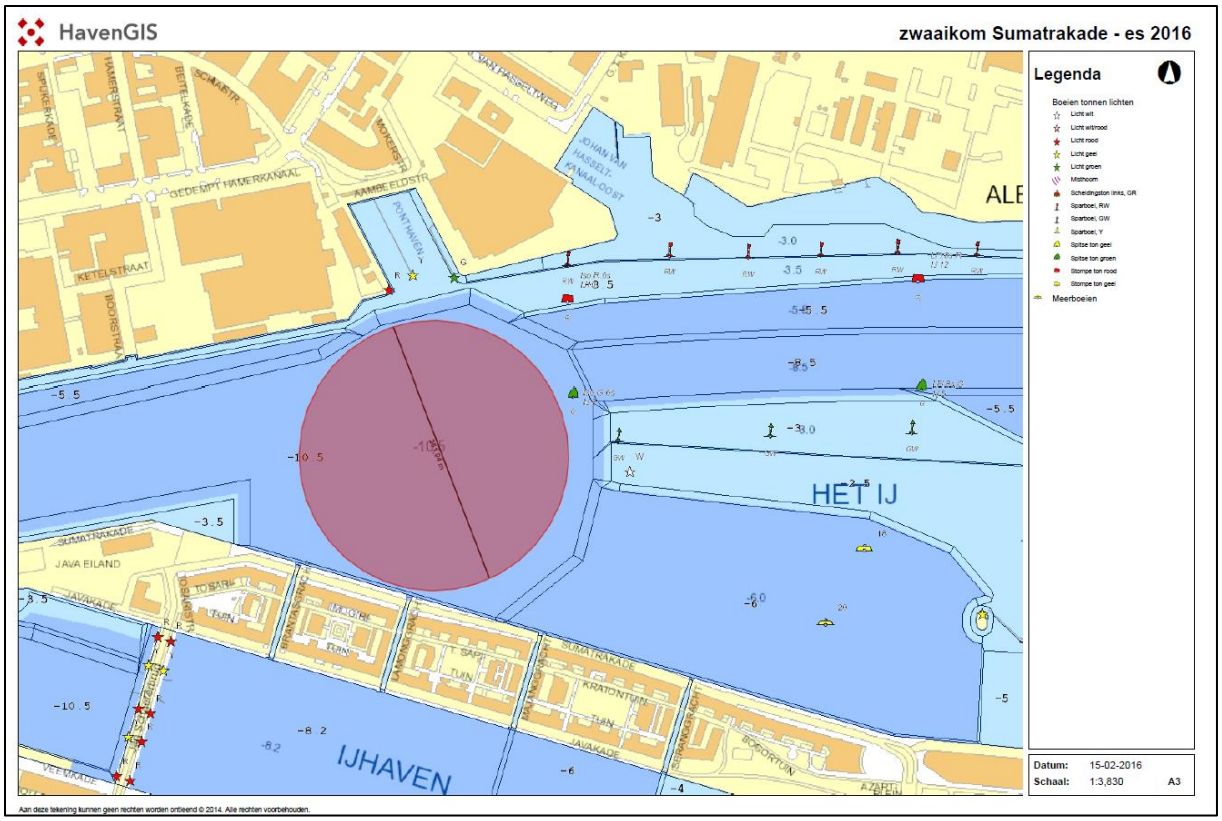
Per saldo zou dit betekenen dat het overgrote deel van de passagiers niet meer bij de PTA kan aankomen/vertrekken. Gevolg is dat de PTA niet meer economisch verantwoord kan worden geëxploiteerd bij een dergelijke grote teruggang in passagiers.



Figuur 1 – Zwaaikom voor schepen maximaal 210 meter lengte voor Kop Javaeiland – huidige situatie



Figuur 2 – Zwaaikom voor schepen maximaal 260 meter lengte voor Kop Javaeiland – situatie met 100 meterafgraving Kop Javaeiland



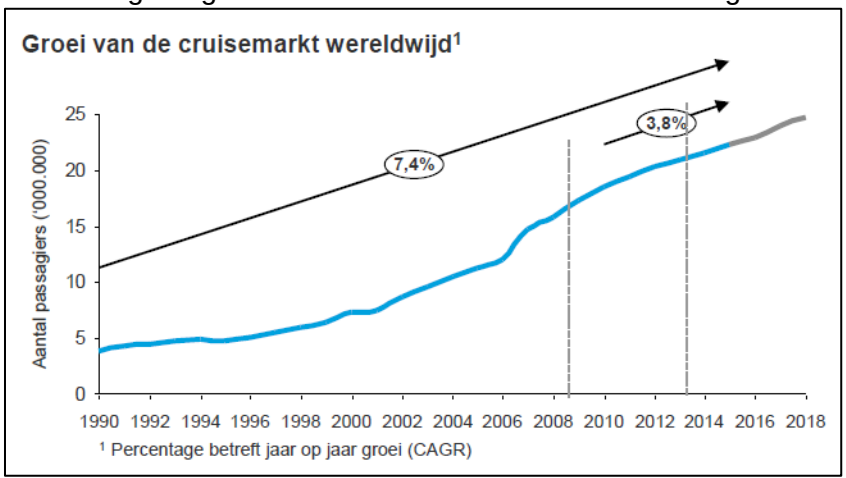
Figuur 3 – Zwaaikom voor schepen maximaal 340 meter lengte ten Noorden van Javaeiland

4.4 Sluis

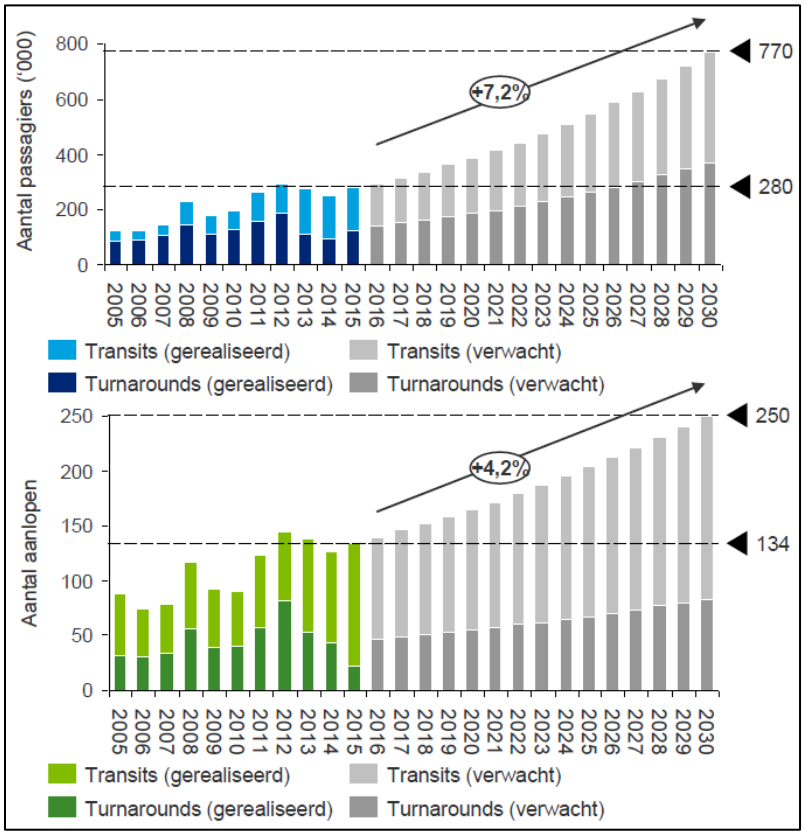
De sluis is een hindernis voor de doorvaart van cruiseschepen naar PTA; bij harde wind wordt door sommige rederijen uitgeweken naar andere havens, vooral IJmuiden en Rotterdam. Nagenoeg alle zeecruiseschepen (tot 340 meter) kunnen op dit moment PTA bereiken. Alleen de allergrootste klasse schepen (Oasis klasse) met een lengte van 362 meter kan niet door de huidige zeesluis. Na ingebruikname van de nieuwe sluis in 2019 kunnen ook deze schepen doorvaren naar de Amsterdamse haven. In totaal varen er anno 2016 drie schepen van deze klasse in de wereld. Naar verwachting neemt dat aantal de komende jaren toe. Er wordt nu al bij HbA/PTA geïnformeerd naar de mogelijkheid om vanaf 2020 Amsterdam aan te doen met deze nieuwe klasse schepen.

4.5 Marktontwikkeling en toekomstperspectief zeecruise

Zeecruise is mondiaal een groeimarkt en dat heeft ook voor Amsterdam als bestemming gevolgen. Naar een door de werkgroep gedragen verwachting van HbA en PTA, zie figuur 5, is het aantal calls in 2030 gestegen tot 250 en het aantal passagiers tot 770.000 (een groei van respectievelijk 4,2% en 7,2%). Het verschil is te verklaren door een toenemende schaalvergroting, het gemiddeld aantal passagiers per schip is de afgelopen jaren sterk toegenomen en zal ook de komende jaren verder blijven toenemen. Het is niet alleen de schaalvergroting van de vloot die leidt tot de komst van grotere schepen, ook de oplevering van de nieuwe grote zeesluis in IJmuiden in 2019 draagt bij aan de komst van grotere schepen naar Amsterdam.



Figuur 4: Bron: Deloitte - Rapportage impactanalyse zeecruise (2016)



Figuur 5: Bron: Deloitte - Rapportage impactanalyse zeecruise (2016)

Daarnaast is het product “cruise” steeds meer in trek als een manier om vakantie te vieren, zowel voor korte als langere vakanties; er was wereldwijd een stijging van 68% in de laatste tien jaar (2016 Cruise Industry Outlook – CLIA). Waar het cruiseproduct in de jaren tachtig veelal populair was onder de gepensioneerde welvarende Amerikaan, maken tegenwoordig steeds meer mensen over de hele wereld gebruik van een cruise. Het maken van een cruisereis is de laatste jaren ook aantrekkelijker geworden qua prijs. Voor elke doelgroep is een cruisereis te vinden.

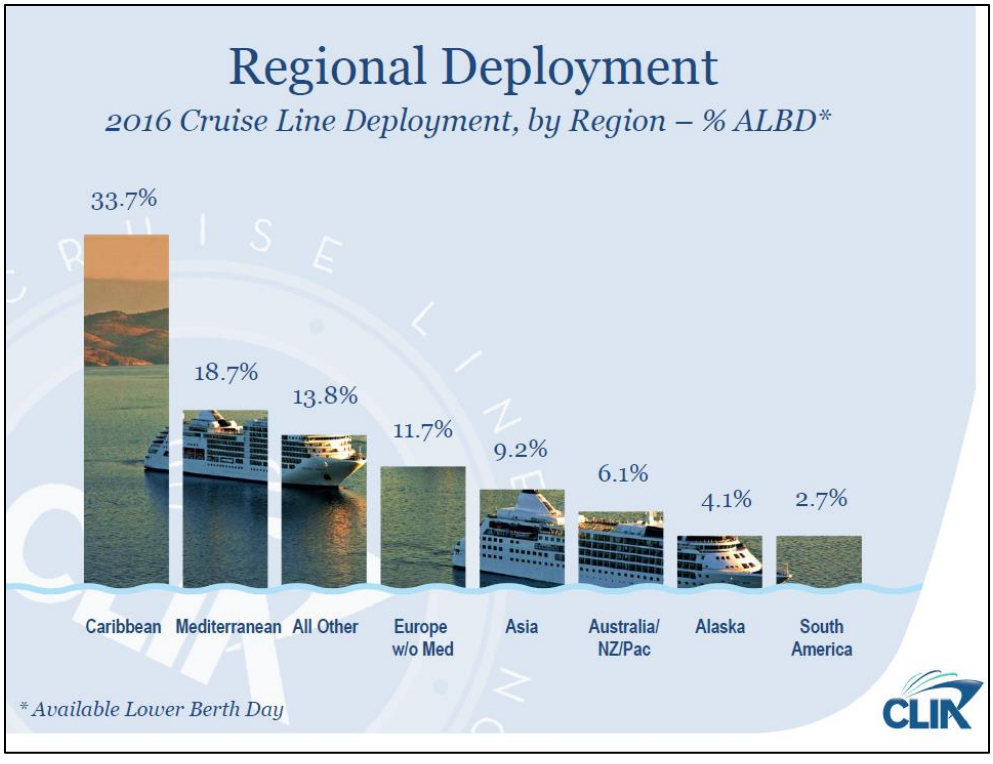
Het maken van cruise is een makkelijke manier van reizen: elke dag een andere stad bezoeken (zonder files of problemen met het vinden van de weg), met alle comfort, service

en luxe aan boord, en je koffer in de hut laten staan. Verder spelen rederijen in op de behoefte van een breed publiek: familiecruises, dinercruises, spacruises, actieve expeditie cruises, heavy metal cruises, gay cruises etc.

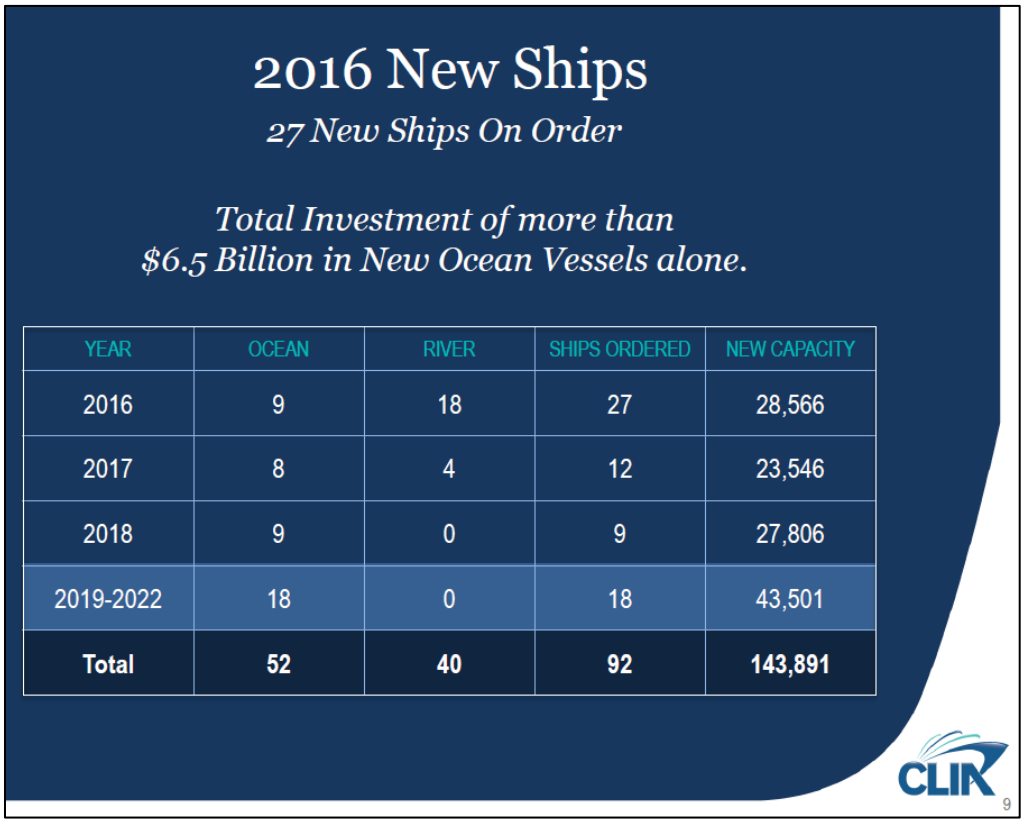
Amerikanen blijven wereldwijd de grootste afnemers van cruises, maar ook Europeanen, Australiërs en Aziaten maken steeds meer cruises (Zie onderstaande afbeeldingen uit: 2016 Cruise Industry Outlook - CLIA.



Figuur 6: Bron: CLIA - Rapportage cruise industry outlook (2016)



Figuur 7: Bron: CLIA - Rapportage cruise industry outlook (2016)



Figuur 8: Bron: CLIA - Rapportage cruise industry outlook (2016)



Figuur 9: Bron: CLIA - Rapportage cruise industry outlook (2016)

4.6 Quickscan doorgroei zeecruise

In de “Quickscan doorgroei zeecruise in Amsterdam” (29 februari 2016) is een eerste verkenning gedaan naar groeimogelijkheden van de PTA.

Bekeken zijn:

a. het nulscenario zonder brug(gen);
b. het scenario met één brug ten oosten van de PTA (Javabrug);
c. het scenario waarin de PTA als gevolg van de aanleg van een brug naar een locatie ten westen van het Stenenhoofd verplaatst zou moeten worden.

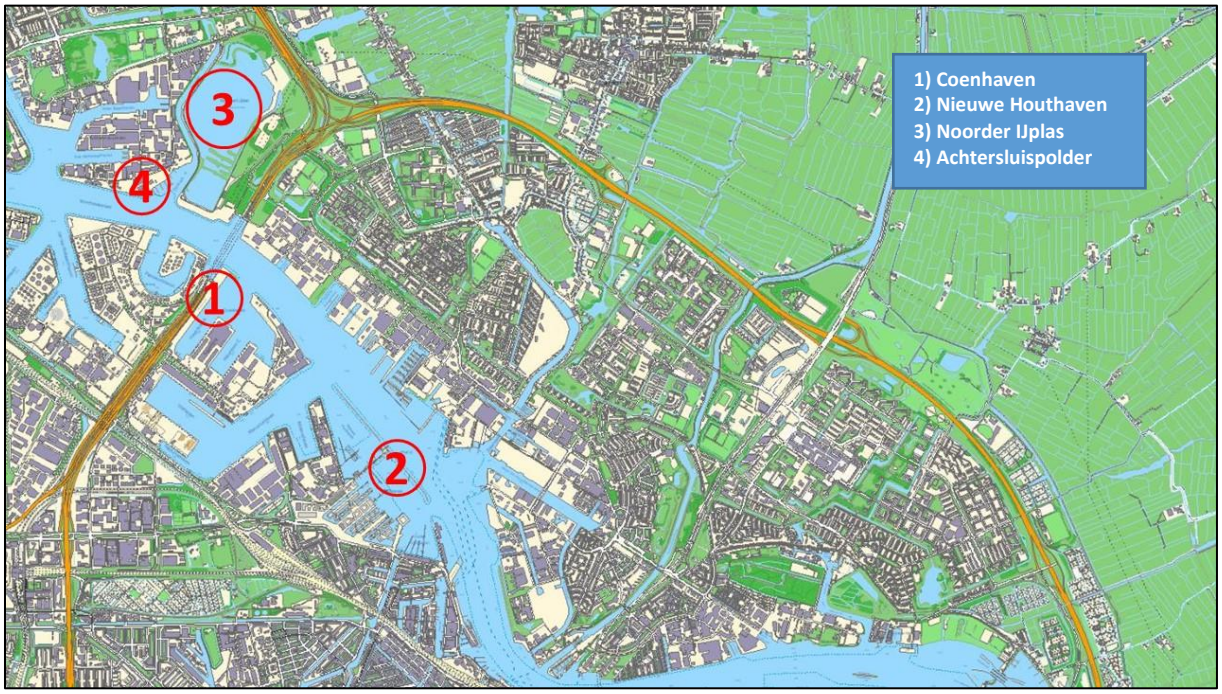
Bij de scenario’s b. en c. moet PTA worden verplaatst.

Na bestudering van 15 locaties zijn de volgende drie locaties als kansrijk aangemerkt om de doorgroei van de zee cruisevaart in Amsterdam te accommoderen:

1. Coenhaven
2. Nieuwe Houthaven
3. Noorder IJplas

Aanbevolen werd deze meest kansrijke locaties nader te onderzoeken.

Na de Quickscan is echter nog een vierde locatie; locatie 4 bij Gebouw Achtersluispolder aan de noordoever van het Noordzeekanaal in Zaanstad.



Figuur 10 - Potentiele locaties zeecruiseterminals

5. Onderzoeken

5.1 RHDHV | Locatiestudies

In opdracht van de werkgroep doorontwikkeling zeecruise heeft RHDHV onderzoek gedaan naar de inpassingsmogelijkheden van verschillende terminalvarianten (zie tabel 1 en 2). Hierbij is onderzocht of er inpassingsproblemen ontstaan op het gebied van milieu en infrastructuur. Wanneer er problemen ontstaan is onderzocht welke maatregelen kunnen worden genomen om inpassing mogelijk te maken. Tevens is de impact op de huidige bedrijfsvoering en de groeimogelijkheden van gevestigde bedrijven geduid. Per terminalvariant heeft RHDHV ook een kostenraming gemaakt. Voor een variant is onderzocht wat de mogelijk te realiseren besparingen zijn in bouwkosten door optimaal gebruik van ruimte en slim gebruik van bestaande bouwtechnieken[1].

De kostenraming bestaat per locatie uit een overzicht van bouw- en investeringskosten. Bouwkosten zijn opgebouwd uit directe bouwkosten, nader te detailleren kosten, indirecte bouwkosten en niet benoemd objectrisico bouwkosten. Investeringskosten beslaan daarnaast vastgoedkosten, engineeringkosten, overige bijkomende kosten en niet benoemd objectoverschrijdend risico[2]. Verschillende varianten zijn door toepassing van dezelfde ramingsmethodiek vergelijkbaar.

Voor het onderzoek naar de inpasbaarheid zijn de varianten op een zelfde wijze vergeleken op: luchtkwaliteit, stikstofdepositie, geluid, externe veiligheid, geurgevoeligheid en verkeer. Onderstaande tabel geeft aan of de bouw van een terminal mogelijk is, niet mogelijk is tenzij er belemmeringen worden weggenomen of helemaal niet mogelijk is[3].

[1] **Referenties:**

Coenhaven:
- M&ABE5517N001F03 (effecten milieu)
- T&PBE5517R013D02 (effecten infra)
- BE5517R001D03-verpl PTA - deelrap lay-out en raming-definitief-incl bijlagen-4april16 (kostenraming)

Nieuwe Houthaven:
- M&ABE5517N001F03 (effecten milieu)
- T&PBE5517R013D02 (effecten infra)
- BE5517R001D03-verpl PTA - deelrap lay-out en raming-definitief-incl bijlagen-4april16 (kostenraming)

Noorder IJplas:
- M&ABE5517N001F03 (effecten milieu)
- T&PBE5517R013D02 (effecten infra)
- BE5517R001D03-verpl PTA - deelrap lay-out en raming-definitief-incl bijlagen-4april16 (kostenraming)

Achtersluispolder:
- T&PBE5517R010D01 (effecten milieu en infra)
- M&ABE5517-101N006F01 (kostenraming)

[2] Zie bv hoofdstuk 4 van rapport “BE5517R001D03-verpl PTA – deelrapport lay-out en raming-definitief-inclusief bijlagen-4april16” in bijlagen voor een toelichting op de verschillende kostensoorten.
[3] Zie referenties voor de verwijzingen naar de rapportages per terminal. Genoemde rapportages bevatten o.a. tekeningen en specificaties ligplaatsen o.b.v. scheepsklassen.

	Coenhaven	Nieuwe Houthaven	Noorder IJplas	Achtersluispolder
Luchtkwaliteit	Geen belemmering	Geen belemmering	Geen belemmering	Geen belemmering
Stikstofdepositie	Mogelijk bestuurlijke maatregel nodig	Mogelijk bestuurlijke maatregel nodig	Mogelijk bestuurlijke maatregel nodig	Mogelijk bestuurlijke maatregel nodig
Geluid	Geen belemmering	Niet mogelijk, nieuwe woonlocatie Houthaven al (deels) verkocht	Mogelijk mits onteigening 17 – 63 woonschepen en aantal woningen	Niet mogelijk tenzij onteigening woonschepen en mogelijk woningen
Externe veiligheid	- Bestemmingsplan wijzigen omgeving Coenhaven van zone II naar zone III - Verantwoording groepsrisico benodigd, hieruit kunnen aanvullende maatregelen volgen mn gericht op bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid	- 1 windturbine niet mogelijk - Verantwoording groepsrisico benodigd, hieruit kunnen aanvullende maatregelen volgen mn gericht op bestrijd-baarheid en zelfredzaamheid	- 4 windmolens niet mogelijk. - Verantwoording groepsrisico benodigd, hieruit kunnen aanvullende maatregelen volgen mn gericht op bestrijd-baarheid en zelfredzaamheid	Mogelijk maatregelen op gebied bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid nodig
Geurgevoeligheid	Geen belemmering	Geen belemmering	Geen belemmering	Geen belemmering
Verkeer	Maatregelen al nodig in autonome situatie	Geen belemmering	Maatregelen al nodig in autonome situatie	Maatregelen al nodig in autonome situatie

Legenda

- Realisatie terminal mogelijk
- Realisatie terminal niet mogelijk tenzij er belemmeringen worden weggenomen
- Realisatie terminal niet mogelijk

Tabel 1 - Overzicht milieueffecten en infrastructuureffecten per terminalvariant

Per terminalvariant is een kostenraming voor bouw- en investeringskosten[4] gemaakt[5]. De uitkomsten van die raming zijn samengevat in onderstaande tabel.

	Coenhaven	**Nieuwe Houthaven**	**Noorder IJplas**	**Achtersluispolder** *(geoptimaliseerde raming)*
Bouwkosten	€127,5mln. €161,3mln.	€156,2mln.	€158,5mln.	€102,7mln.
Investeringskosten	€170mln. €215mln.	€208 mln.	€211mln.	€137,0mln.
Oppervlakte terminalgebouw	20.000 m^2	20.000 m^2	20.000 m^2	20.000 m^2
Aantal ligplaatsen	2 3	3	3	2

Tabel 2 - Bouw- en investeringskosten per variant[6]

Op basis van de (milieu-)effecten en de kostenramingen zijn de locaties bij Achtersluispolder en de Coenhaven als meest kansrijk uit het onderzoek van RHDHV naar voren gekomen[7].

De Nieuwe Houthaven is afgevallen vanwege geluidhinderproblematiek in relatie tot de ontwikkeling van de Houthaven als woongebied. De Noorder IJplas lijkt na het onderzoek van RHDHV af te vallen in verband met de strijdigheid met het planologisch beleid (Hoofdgroenstructuur), de technische complexiteit en mede als gevolg daarvan hoge kosten.

De locatie Achtersluispolder in Zaandam lijkt op dit moment een kansrijk perspectief te bieden voor een vervangende zeecruiseterminal. Afhankelijk van de uitwerking kunnen hier twee of drie ligplaatsen gerealiseerd worden. Een variant met twee ligplaatsen kan de PTA vervangen maar voldoet daarmee niet aan de minimaal vereiste toekomstige capaciteit van drie ligplaatsen. Een combinatie met het nabijgelegen Westerhoofd in de Coenhaven ligt dan voor de hand. Hier kan één ligplaats voor de grootste categorie schepen worden gemaakt. Deze locatie is vanwege de autonome groei sowieso bij het Havenbedrijf in beeld als additionele terminal naast de PTA.

De locatie Coenhaven biedt eveneens perspectief op een vervangende zeecruiseterminal. Aan het Westerhoofd kunnen maximaal twee ligplaatsen gerealiseerd worden. Bij gelijktijdig gebruik van twee ligplaatsen doet zich wel de complicatie voor dat van vaarwater in eigendom van derden gebruik gemaakt moet worden. De optie Coenhaven/Westerhoofd is ook relatief duur doordat vanwege de beperkte ruimte op het land een complex terminalontwerp gemaakt moet worden en het Noorderhoofd moet worden afgegraven.

Een variant met drie ligplaatsen in de Achtersluispolder of de Coenhaven heeft uit oogpunt van logistiek en exploitatie de voorkeur boven een spreiding over twee locaties en dient nader onderzocht te worden. De optie om in de Coenhaven drie ligplaatsen te realiseren, lijkt

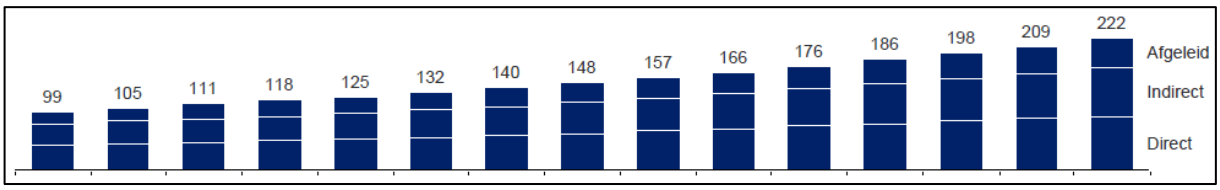
[4] Ramingen conform systematiek SSK 2010, 3de herziene druk februari 2011, Uitkomst investeringskosten excl. BTW
[5] Naast bouw- en investeringskosten moeten er nog allerlei andere kosten worden gemaakt zoals verwervingskosten, kosten voor verbeteren aansluitende infrastructuur en uitplaatsingskosten. Deze kosten zijn in deze fase nog niet geraamd en dienen in een volgende fase te worden bepaald.
[6] Waar meer varianten per locatie beschikbaar zijn, daar is de variant met de laagste kosten weergegeven.
[7] Na de studie zijn er nieuwe varianten naar voren gekomen, op onderzochte locaties en op een nieuwe locatie, deze zijn echter nog niet onderzocht conform de RHDHV systematiek en zijn dus nog niet vergelijkbaar.

op voorhand lastig te realiseren in verband met de te verwachten hoge kosten van de dan noodzakelijke bedrijfsverplaatsingen.

5.2 Deloitte Economische impact en referentiestudie

De economische impact van de zeecruise op Amsterdam wordt geraamd op € 99 miljoen in 2016. Dat betreft directe effecten, indirecte effecten en afgeleide effecten.
Er wordt € 41 miljoen toegeschreven aan directe bestedingen en € 58 miljoen aan indirecte en afgeleide bestedingen[8].

Met de autonome groei van de zeecruise neemt ook de economische impact toe tot naar verwachting € 125 mln. in 2020 en € 222 mln. in 2030.



Figuur 11: Bron: Deloitte - Rapportage impactanalyse zeecruise (2016)

De zeecruise genereert in 2016 670 banen. Hiervan zijn 327 banen gerelateerd aan de directe effecten en 343 banen gerelateerd aan de indirecte en afgeleide bestedingen. Met de veronderstelde groei loopt het aantal banen op tot 839 in 2020 en 1.495 in 2030.

Brugverbindingen over het IJ hebben gevolgen voor de bereikbaarheid van de PTA. Afhankelijk van de doorvaarbaarheid van bruggen voor de zeecruise zal de PTA in meer of mindere mate of zelfs in het geheel niet meer bereikbaar zijn voor zeecruiseschepen. Rederijen hebben aangegeven dat realisatie van bruggen met een doorvaartbreedte van 100 meter zal leiden tot een daling van 60% van het aantal aanlopen bij de PTA in 2020.

Indien PTA niet meer bereikbaar is voor zeecruiseschepen en er geen vervangende terminal ten westen van de beoogde bruggen komt, kan de Amsterdamse economie jaarlijks met maximaal € 222 miljoen euro aan economische impact en 1.495 banen verminderen.

Indien het vervallen van de huidige PTA als gevolg van de aanleg van bruggen wordt gecompenseerd door realisatie van een adequate terminal ten westen van de brug(gen), blijft het jaarlijks verlies beperkt tot ca. € 10 mln, naar verwachting zo'n 15 zeecruiseschepen. Dit wordt veroorzaakt doordat (alleen) het duurdere en luxe cruisesegment Amsterdam niet langer als bestemming ziet omdat niet tot in het centrum kan worden gevaren en afgemeerd. De werkgelegenheid zal in dit geval marginaal onder druk komen te staan.

De varianten in Sprong over het IJ zonder bruggen (optimalisatie veren en of tunnels) hebben géén invloed op de ontwikkeling van de zeecruise. In deze varianten kan de zeecruise zich conform de autonome groei verwachting ontwikkelen.

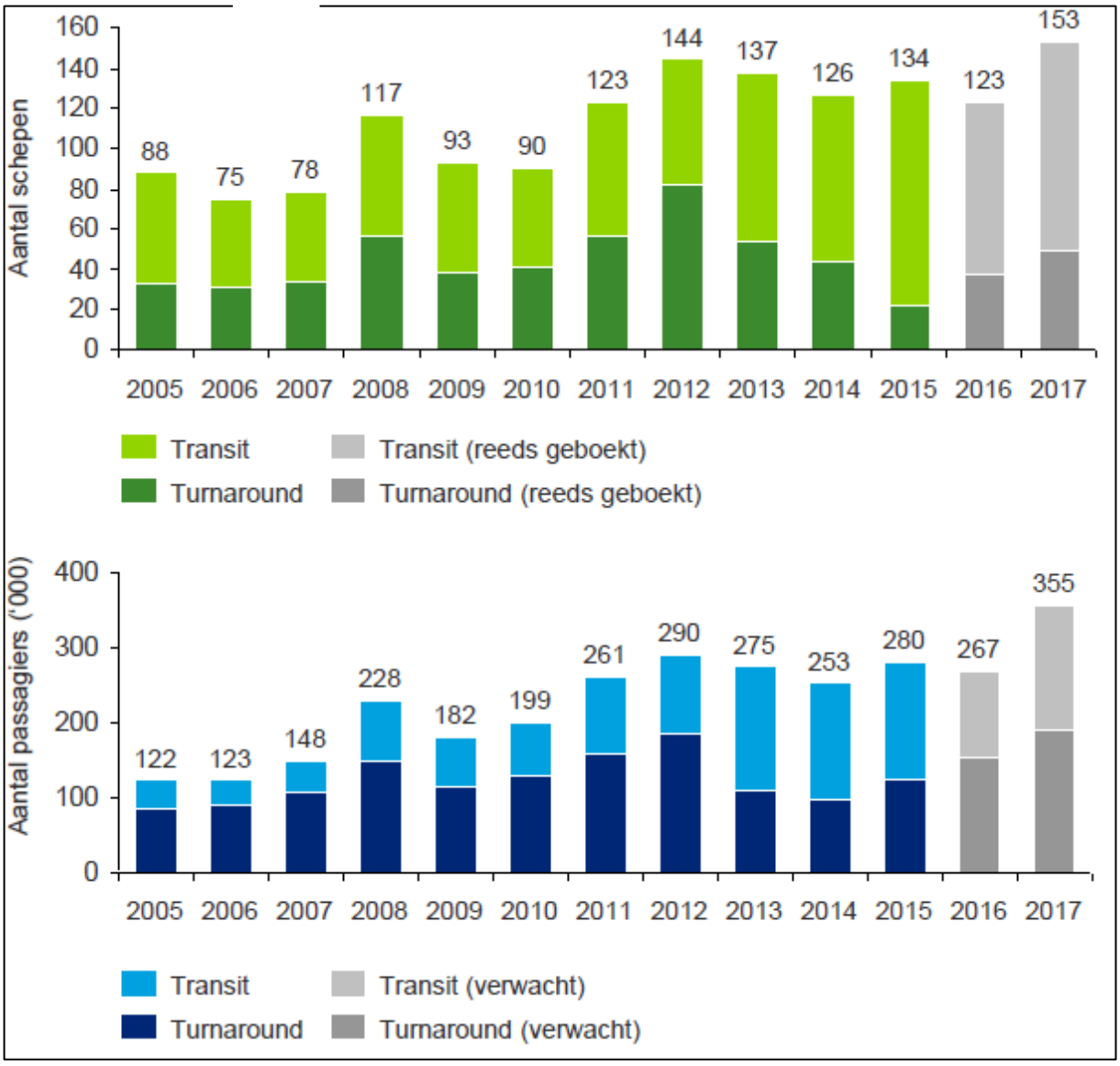
De zeecruises in Amsterdam worden verzorgd door ca. 25 rederijen; 75% van het aantal aanlopen in 2015 wordt verzorgd door onderstaande 8 rederijen, waarvan Costa, HAL, Aïda en P&O Cruises tot het Carnivalconcern behoren.

Afbeelding 2: Rederijen



[8] De Gemeente Amsterdam heeft de voorkeur om economische impact niet in de vorm van bestedingen maar juist in termen van toegevoegde waarde uit te drukken. Hiermee zijn de gegevens beter vergelijkbaar met andere studies over de economische ontwikkeling van Amsterdam, Noordzeekanaalgebied en de MRA.

Na een groei van het aantal aanlopen in 2011 en 2012 lijkt er tot 2016 sprake van stabilisatie te zijn in het aantal aanlopen in de afgelopen jaren. Voor 2017 en 2018 wordt op basis van de nu bekende boekingen weer een stijging naar zo'n 150-160 calls per jaar voorzien. Door de inzet van grotere schepen en een toegenomen bezettingsgraad van deze schepen, is er geen negatieve impact geweest op het aantal passagiers dat Amsterdam middels een zeecruise aangedaan heeft.



Figuur 10: Bron: Deloitte - Rapportage impactanalyse zeecruise (2016)

In Amsterdam is de mondiale trend naar het inzetten van steeds grotere zeecruiseschepen ook goed zichtbaar. Het gemiddelde aantal passagiers per cruiseschip nam toe van 1.390 in 2005 naar 2.090 in 2015. Mede gedreven door de grotere zeesluis in IJmuiden wordt in de periode tot 2030 een jaarlijkse groei van ca. 7% in het aantal passagiers dat naar Amsterdam komt voorzien.

Voor 2030 worden door Havenbedrijf Amsterdam en PTA 250 aanlopen van zeecruiseschepen voorzien. Aangezien de maximumcapaciteit van PTA ca. 175 schepen bedraagt, wordt vanaf 2024 voorzien dat een extra terminal nodig is.

In de zeecruise wordt onderscheid gemaakt tussen zgn. transit en turnaround aanlopen. Bij transit aanlopen betreft het een schip dat voor een korte periode (meestal een dagdeel)

een locatie bezoekt en haar passagiers na het bezoek weer verder meeneemt. Voor deze bezoeken is het van belang dat het schip dichtbij de te bezoeken locatie aan kan leggen. PTA is wat dit betreft ideaal gelegen.

Een turnaround aanloop houdt in dat passagiers wisselen op de locatie die dus meestal begin- en eindbestemming van een reis is. Door de nabije ligging van Schiphol, snelwegen en treinstations is PTA ook op dit vlak een uitstekende bestemming.

In 2015 bedroegen de gemiddelde bestedingen in Amsterdam van passagiers, bemanningen en rederijen per transit aanloop € 229.000 en per turnaround aanloop € 416.000.
Indien ook de bestedingen aan bunkering en de bestedingen buiten Amsterdam in Nederland worden meegenomen dan wordt er per transit aanloop € 399.000 en per turnaround aanloop € 856.000 besteed.

In de afgelopen 10 jaar was ca. 60% van de aanlopen een transitbezoek; dit neemt naar verwachting toe in de komende jaren naar zo'n 2/3 (67%) van alle zeecruise bezoeken aan Amsterdam.

Referentiestudie:
Er is onderzocht of er vergelijkbare situaties zijn waar cruiseterminals áchter bruggen liggen. Deze zijn in het onderzoek nauwelijks aangetroffen. Voorbeelden van steden met terminals achter bruggen zijn London, Bordeaux en Willemstad. Deze referenties zijn in meer of mindere mate vergelijkbaar met de Amsterdamse situatie en kunnen relevant zijn bij de overweging om te komen tot besluitvorming over bruggen. De analyse heeft echter niet geresulteerd in situaties die één op één met Amsterdam vergelijkbaar zijn. In London en Willemstad zijn bruggen gerealiseerd voordat de cruisevaart opkwam, in Bordeaux wordt de cruisevaart door de brug beperkt tot relatief kleine cruiseschepen.

In Londen passeren kleine cruiseschepen (met een capaciteit van 200 tot 600 passagiers) de Tower Bridge (met een doorvaartbreedte van 60 meter). Het gaat hier om 15 aanlopen in 2016 in Londen, en 8 aanlopen van vergelijkbare schepen in Amsterdam. In Tampa is rekening gehouden met de cruisevaart toen de Sunshine Skyway Bridge werd gebouwd. Deze brug heeft een doorvaartbreedte van meer dan 300 meter en een hoogte van 53 meter. Deze hoogte is in de toekomst te laag – het merendeel van de schepen kan er nu onderdoor, de grootste klasse echter niet.

Cruiserederijen mijden terminals die achter bruggen liggen, dit vanwege risico inschattingen. Perceptie van nautische veiligheid en nautische vertraging zijn voor rederijen doorslaggevend bij het passeren van bruggen en niet de technische of theoretische haalbaarheid.

De relatie tussen bruggen en veiligheid laat twee aspecten zien: bruggen vormen een risico voor de nautische veiligheid en bruggen met beweegbare delen kunnen te maken krijgen met storing. Daarmee vergroten bruggen in de aanlooproute de kans op vertraging en het risico dat faciliteiten achter de brug onbereikbaar zijn of dat het schip niet op tijd weg kan. De verantwoordelijkheid voor een veilige doorvaart ligt bij de kapitein van het schip. Rederijen zijn aansprakelijk voor eventuele schades bij een aanvaring. Kapiteins zien het liefst zo weinig mogelijk obstakels in de aanlooproute.

Voorts is onderzocht in hoeverre de locatie van een terminal in het centrum van de stad relevant is. De reistijd van de terminal naar bezienswaardigheden van de cruisebestemming is met name voor transit schepen erg belangrijk. Uit onderzoek blijkt dat reistijd tot de bezienswaardigheden een grote rol speelt. PTA ligt op haar huidige locatie zeer gunstig voor met name de transit aanlopen. Eventuele verplaatsing van de cruiseterminal richting Coenhaven of Achtersluispolder lijkt niet direct een nadelig effect te hebben; beide alternatieven liggen op aanvaardbare afstand van de belangrijkste bezienswaardigheden in Amsterdam en de regio.

6. Scenario's

6.1 Nulscenario: autonome ontwikkeling

De PTA bereikt naar verwachting in 2024 haar maximale capaciteit van ca. 175 calls. Om daarna de groei tot de 250 calls in 2030 te kunnen accommoderen is voor de resterende 75 calls in 2024 additionele terminal capaciteit nodig. Deze tweede terminal kan beperkt blijven tot één ligplaats. Deze moet wel geschikt zijn om, na in gebruik name van de nieuwe zeesluis in 2019, ook de grootste klasse schepen (362 meter) te kunnen accommoderen aangezien deze niet bij de PTA kunnen keren.
Het Westerhoofd in de Coenhaven lijkt in dit scenario vooralsnog het meest in aanmerking te komen voor de vestiging van een tweede terminal. Deze zal in verband met de daaraan verbonden logistiek (o.a. relatie met Schiphol), primair voor de turnaround calls ingezet worden. De huidige PTA blijft de 'hoofdterminal' waar met name de transit cruise calls worden afgehandeld. Hier kunnen schepen tot max. 340 meter ontvangen worden.

De economische waarde en werkgelegenheid kunnen zich in dit scenario zonder beperkingen volgens het autonoom verwachtingspatroon ontwikkelen.

6.2 Scenario 1: Javabrug

De Javabrug kent geen varianten die de doorvaart van grote zeegaandecruiseschepen mogelijk maakt. Daarmee vervalt de zwaaimogelijkheid voor deze schepen in het brede deel van het IJ ten Noorden van het Javaeiland. De PTA is dan nog uitsluitend bereikbaar voor cruiseschepen tot een maximale lengte van 210 meter. Door de kop van het Java eiland 100 meter af te graven en de Noordoever aan te passen kan de bereikbaarheid van de PTA nog worden opgerekt voor schepen met een maximale lengte van 260 meter. Deze ingrijpende en dure maatregelen leveren slechts een marginale verbetering in de exploitatie van de PTA op. Weliswaar kunnen meer schepen de PTA bereiken en stijgt hierdoor ook het aantal passagiers dat van de terminal gebruik maakt. In verband met de verder toenemende schaalvergroting wordt verwacht dat in 2030 nog slechts 16% van de passagiers wordt vervoerd met schepen kleiner dan 260 meter. Het overgrote deel van de passagiers wordt vervoerd met cruiseschepen groter dan 260 meter die na realisatie van de Javabrug niet meer bij de PTA kunnen afmeren.

Aanleg van de Javabrug leidt dan ook tot de conclusie dat de PTA alleen nog voor een beperkt (luxe-)marksegment met kleinere schepen gebruikt kan worden. Daarmee is geen rendabele exploitatie mogelijk en kan de PTA in haar huidige vorm op deze locatie niet voortbestaan. Om Amsterdam als zeecruise bestemming in stand te houden zal een vervangende cruiseterminal gerealiseerd moeten worden. De locatie van de huidige terminal kan in dit geval worden herontwikkeld.

6.3 Scenario 2: Stenenhoofdbrug met klep zeecruise

De Stenenhoofdbrug kent varianten die de doorvaart van grote zeegaande cruiseschepen mogelijk maakt. Reders hebben aangegeven na de zeesluis in IJmuiden niet nog een tweede risicovolle passage door een brug te willen en stellen in meerderheid zelfs bij een doorvaarbaar deel van 100 meter niet meer naar Amsterdam komen.
Aanleg van de Stenenhoofdbrug met een doorvaarbaar deel van 100 meter of kleiner heeft naar verwachting tot gevolg dat nog slechts een beperkt deel van de reders op Amsterdam zal blijven varen. Dit impliceert dat de exploitatie van de PTA hoogstwaarschijnlijk niet rendabel kan worden voortgezet. Om Amsterdam als zeecruisebestemming in stand te houden zal een vervangende cruiseterminal gerealiseerd moeten worden. De locatie van de huidige terminal kan in dit geval worden herontwikkeld.

NB: In hoeverre een Stenenhoofdbrug met een doorvaarbaar deel van 160 meter, (zoals die nu in de variantenstudie Sprong over het IJ is opgenomen) voor de zeecruise rederijen acceptabel is, is onbekend. Afgezien van de maat van het doorvaarbaar deel blijft het bezwaar van risico's als gevolg van storingen bestaan.

6.4 Scenario 3: Stenenhoofdbrug zonder klep zeecruise

Zie Scenario 1 waarbij dan ook de groep kleine luxe zeecruiseschepen de PTA niet meer kan bereiken en de PTA haar volledige bestaansrecht als passagiersterminal verliest.

6.5 Scenario conclusie

Indien voor de aanleg van de Javabrug en/of de Stenenhoofdbrug wordt gekozen is de PTA in zijn huidige vorm niet rendabel te exploiteren. In dat geval is ten westen van de Stenenhoofdbrug een geheel nieuwe (hoofd)terminal nodig om de zeecruise voor Amsterdam te behouden.

7. Conclusies

De markt voor zeecruise groeit, zowel mondiaal als in Amsterdam. Door de schaalvergroting manifesteert de groei zich percentueel sterker in aantallen passagiers dan in aantal schepen. De economische betekenis voor de stad en regio is aanzienlijk en neemt met de groei navenant toe.

Indien als uitgangspunt wordt gekozen dat de zeecruise voor Amsterdam behouden dient te blijven en dat het gewenst is de autonome groei te accommoderen, kunnen voor de verschillende varianten van 'Sprong over het IJ' de volgende conclusies getrokken worden:

a. De varianten zonder bruggen (optimalisatie veren en of tunnels) hebben geen invloed op de ontwikkeling van de zeecruise. Deze kan zich conform de autonome groei ontwikkelen.

b. In de varianten zonder bruggen ligt het voor de hand de bestaande PTA te handhaven en dient uiterlijk in 2024 uitbreiding van de terminalcapaciteit beschikbaar te zijn om de groei in het aantal calls (>175) en de categorie grootste schepen (>340 meter), structureel te kunnen accommoderen. Tot 2024 zal voor eventuele calls met schepen behorend tot de grootste categorie, op incidentele basis in het havengebied afhandellocaties geboden moeten worden.

c. Omdat de voor de autonome groei noodzakelijke capaciteitsuitbreiding niet bij de bestaande PTA kan worden gevonden, is een tweede passenger terminal nodig. Vooralsnog lijkt de Coenhaven/Westerhoofd hiervoor de meest kansrijke locatie.

d. De varianten met een Javabrug maken de bestaande PTA onbruikbaar voor het overgrote deel van de zeecruise (ca. 95%) omdat schepen (>210 meter) niet meer kunnen draaien. Dit maakt de ontwikkeling van een nieuwe passenger terminal ten westen van de beoogde locatie voor een Stenenhoofd oeververbinding noodzakelijk.

e. De varianten met een Stenenhoofdbrug maken de bestaande PTA geheel of voor het overgrote deel onbruikbaar voor de zeecruise. Dit maakt de ontwikkeling van een nieuwe passenger terminal ten westen van de beoogde locatie voor een Stenenhoofdoeververbinding noodzakelijk.
NB: In hoeverre een Stenenhoofdbrug met een doorvaarbaar deel van 160 meter, (zoals die nu in de variantenstudie Sprong over het IJ is opgenomen) voor de zeecruise rederijen acceptabel is, is onbekend en zou onderzocht moeten worden: zie aanbeveling).

f. Indien als gevolg van de aanleg van één of meer bruggen de bestaande PTA verplaatst moet worden, is de realisatie van één nieuwe terminal het meest praktisch en wenselijk. Deze terminal vervangt dan dus de bestaande PTA en biedt daarenboven voldoende capaciteit om ook de autonome groei te faciliteren. Dit impliceert een terminal en kade capaciteit die geschikt is om gelijktijdig drie grote cruise schepen te kunnen afhandelen, waarbij tenminste één van de schepen tot de allergrootste categorie (Oasis klasse) behoort.

g. Van de onderzochte locaties voor een nieuwe passenger terminal zijn vooralsnog de Coenhaven en de Achtersluispolder in Zaanstad de meest geschikte en kansrijke opties. Nader onderzoek is nodig om een afweging te kunnen maken. Daarbij moet niet uitgesloten worden dat ook nog andere opties betrokken kunnen worden.

h. Bij verplaatsing van de zeecruise naar een nieuwe terminal aan de westzijde van de stad kan de huidige PTA worden herontwikkeld. Het is wenselijk in de daartoe op te stellen business case rekening te blijven houden met de ontvangst van kleine luxe zeecruiseschepen en grote luxe privéjachten. Daarmee wordt voorkomen dat deze interessante doelgroep voor Amsterdam verloren gaat en het draagt bij aan de beleving van Het IJ als zee gerelateerd vaarwater.

8. Aanbevelingen

De conclusies leiden tot de volgende aanbevelingen:

a. Onderzoek de mogelijkheid om, in aanvulling op de PTA, in de Coenhaven / Westerhoofd uiterlijk in 2024 een additionele terminal beschikbaar te hebben met minimaal een ligplaats waar de grootste categorie cruiseschepen (Oasis klasse) kan worden afgehandeld;

b. Onderzoek de mogelijkheid om in de Coenhaven een terminal te realiseren die de huidige PTA vervangt en ruimte biedt om de autonome groei te kunnen accommoderen: ligplaatsen voor drie cruiseschepen waaronder tenminste één van de grootste categorie (Oasis klasse);

c. Onderzoek in samenwerking met de gemeente Zaanstad de mogelijkheid om in de voorgenomen transformatie van de Achtersluispolder een zeecruiseterminal op te nemen ter vervanging van de huidige PTA en met voldoende capaciteit om de veronderstelde autonome groei tot 2030 te kunnen accommoderen: ligplaatsen voor drie cruiseschepen waaronder tenminste één van de grootste categorie (Oasis klasse);

d. Onderzoek de herontwikkelingsmogelijkheden voor PTA waarbij rekening wordt gehouden met de ontvangst en afhandeling van kleine zeecruiseschepen en luxe jachten. Het onderzoek dient zowel ruimtelijk-functionele als financiële aspecten te bevatten;

e. Onderzoek of en onder welke voorwaarden een Stenenhoofdbrug met een doorvaarbaar deel van 160 meter acceptabel is voor de rederijen in de zeecruise, zodat duidelijk wordt wat het effect van een deze variant is op de ontwikkeling van de zeecruise op Amsterdam;

f. Neem bij een eventueel ontwerp van een Stenenhoofdbrug waarin géén doorvaarbaar deel van 160 meter wordt opgenomen, als uitgangspunt dat een passage van kleinere cruiseschepen en grote luxe privéjachten mogelijk moet blijven.

Bijlage

Bijlage 1: Bruggen over het IJ: Referentiestudie- Deloitte Real Estate

Bijlage 2: Bruggen over het IJ: Economische impactanalyse zeegaande cruisevaart- Deloitte Real Estate & Partnerschips

Bijlage 3: Uitbreidingslocatie Zeecruiseterminal Amsterdam- Royal Haskoning DHV Nederland B.V. (incl. bijlagen)